

(51) Int.Cl.<sup>6</sup>

識別記号

F I

B 6 0 R 13/06

B 6 0 R 13/06

B 6 0 J 10/08

B 6 0 J 5/00

5 0 1 J

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 4 頁)

(21) 出願番号

特願平9-298023

(22) 出願日

平成9年(1997)10月30日

(71) 出願人 000158840

鬼怒川ゴム工業株式会社

千葉県千葉市稲毛区長沼町330番地

(72) 発明者 ▲高▼宮 武臣

千葉県千葉市稲毛区長沼町330番地 鬼怒

川ゴム工業株式会社内

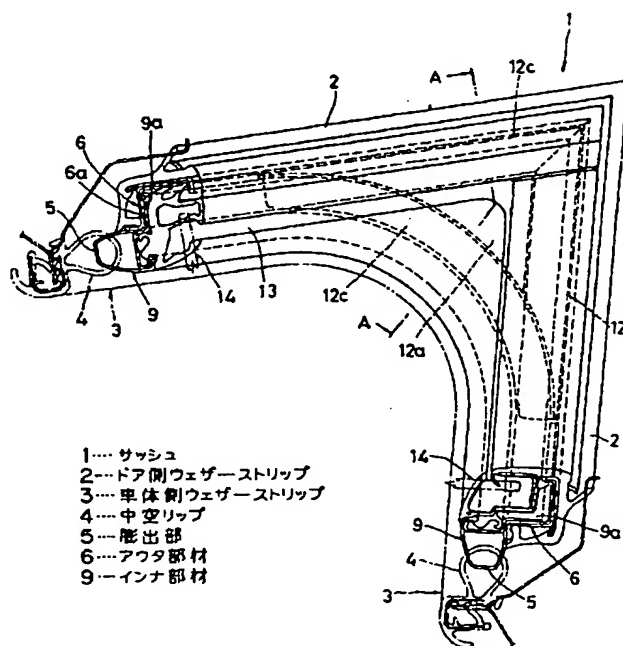
(74) 代理人 弁理士 志賀 富士弥 (外 3 名)

(54) 【発明の名称】 自動車のサッシュ構造

(57) 【要約】

【課題】 車体側ウェザーストリップのコーナー部分を略直角に型成形を施すことを必要としないシール構造の採用を可能にする。

【解決手段】 ドア側ウェザーストリップ2が装着される外周部分と、車体側ウェザーストリップ3の中空リップ4が密着される膨出部5を形成してなる内周部分とを別部材で構成するとともに、サッシュ1のコーナー部分では、アウト部材6を略直角に屈曲形成する一方、インナ部材9はアウト部材6から分離して円弧状に湾曲形成する。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 ドア側ウェザーストリップが装着される外周部分と、車体側ウェザーストリップの中空リップが密着される膨出部を形成してなる内周部分とを別部材で構成するとともに、サッシのコーナー部分では、アウト部材を略直角に屈曲形成する一方、インナ部材はアウト部材から分離して円弧状に湾曲形成したことを特徴とする自動車のサッシ構造。

【請求項2】 上記インナ部材とアウト部材の分離した部分に形成される隙間を、三角パネルで閉塞したことを特徴とする請求項1に記載の自動車のサッシ構造。

【請求項3】 上記三角パネルの表裏両面をガラスランとドア側ウェザーストリップの内周延長部でそれぞれ覆ったことを特徴とする請求項2に記載の自動車のサッシ構造。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【産業上の利用分野】本発明は自動車のサッシ構造に関する。

## 【0002】

【従来の技術】自動車のサイドドアにおいては、一般に、サッシにドア側ウェザーストリップを装着するとともに、車体開口部の接合フランジに車体側ウェザーストリップを装着してある。つまり、ドア側ウェザーストリップの中空リップを車体開口部に密着させてメインシールとし、車体側ウェザーストリップの小リップをサッシ内面に密着させてサブシールとする二重シール構造を採用している（特開昭58-63514号公報参照）。

## 【0003】

【発明が解決しようとする課題】ところで、このようなサッシのコーナー部分は略直角に屈曲させてあるため、車体側の接合フランジもそれに合わせてコーナー部分ではコーナーRを小さくし、車体側ウェザーストリップのコーナー部分も型成形しなければならず、コスト増の原因となっていた。

【0004】特に、車体側ウェザーストリップを中空リップにしてメインシールとした場合には、型成形部分での段差、ヒケ等による水漏れ、風漏れのおそれもあった。

【0005】本発明は、このような事情に鑑み、車体側ウェザーストリップのコーナー部分に型成形を施すことを必要としないシール構造の採用が可能な自動車のサッシ構造を提供することを目的とする。

## 【0006】

【課題を解決するための手段】上記課題を解決するための本発明は、ドア側ウェザーストリップが装着される外周部分と、車体側ウェザーストリップの中空リップが密着される膨出部を形成してなる内周部分とを別部材で構成するとともに、サッシのコーナー部分では、アウト

部材を略直角に屈曲形成する一方、インナ部材はアウト部材から分離して円弧状に湾曲形成したことを特徴とする。

【0007】上記インナ部材とアウト部材の分離した部分に形成される隙間を、三角パネルで閉塞してもよい。

【0008】上記三角パネルの表裏両面をガラスランとドア側ウェザーストリップの内周延長部でそれぞれ覆ってもよい。

## 【0009】

10 【発明の実施の形態】以下、本発明の実施例を添付図面を参照しながら詳細に説明する。

【0010】図1は図4の点線枠B内のサッシ構造を示している。このサッシ1は板材をロールフォーミングしてなるもので、ドア側ウェザーストリップ2が装着される外周部分と、車体側ウェザーストリップ3の中空リップ4が密着される膨出部5を形成してなる内周部分とを別部材で構成してある。

20 【0011】このうち、アウト部材6はサッシ1のコーナー部分では略直角に屈曲させてある。アウト部材6は、詳しくは図2に示すように、断面略L字型に形成してあり、その両端と屈曲部分には係止部7をそれぞれ形成してある。これら係止部7には、ドア側ウェザーストリップ2のフック部8をそれぞれ係合させてある。

30 【0012】一方、インナ部材9は断面略P字型に形成してあり、サッシ1のコーナー部分では、アウト部材6から分離して車体パネル20の接合フランジ21に倣ってコーナーRの大きな円弧状に湾曲形成してある。アウト、インナ部材6、9の分離した部分に形成される隙間は、三角パネル12で閉塞してある。この三角パネル12は平板部12aの内外周に隆起部12b、折曲部12cをそれぞれ備え、この折曲部12cと平板部12aの一部をアウト部材6の内面コーナーに跨がって接合するとともに、隆起部12bをインナ部材9の接合部9a上に接合してある。三角パネル12の接合箇所は図3に×印で示してある。なお、サッシ1の直線部分では、アウト部材6の縦壁6aとインナ部材9の接合部9aとを直接結合してある。また、膨出部5と反対側の側面には係止溝10と折曲部11を形成してある。

40 【0013】図2において、13はドアガラス14の昇降をガイドするガラスランで、その内周端の係止溝15、係合部16をインナ部材9の折曲部11、係止溝10にそれぞれ係合させるとともに、外周端のフック部17をドア側ウェザーストリップ2のフック部8に係合させてある。なお、三角パネル12の表面側はガラスラン13で覆われている。一方、ドア側ウェザーストリップ2の内周は、サッシ1のコーナー部分ではインナ部材9側へ延長されて三角パネル12の裏面側を覆うとともに、該延長部2aの下端に突起2bを設けてインナ部材9の接合部9aに当接させてある。

50 【0014】本実施例では、サッシ1をアウト、イン

3

ナ部材6,9で構成するとともに、サッシュ1のコーナー部分では、インナ部材9をアウト部材から分離して円弧状に湾曲形成してあるので、車体パネル20の接合フランジ21に装着される車体側ウェザーストリップ3の中空リップ4をインナ部材9の膨出部5に密着させることができ、車体側ウェザーストリップ3のコーナー部分を略直角に型成形を施すことを必要としないシール構造の採用が可能になる。

【0015】さらに、三角パネル12の隆起部12cと折曲部12cを3枚重ねの状態であう、インナ部材6,9に接合してあるので、サッシュ1のコーナー部分の強度、剛性を高めることができる。

【0016】また、三角パネル12の表裏両面はガラス13、ドア側ウェザーストリップ2の延長部2aで覆われているので、外観が損なわれることはない。

【0017】

【発明の効果】本発明によれば、サッシュの内外周部分をインナ部材とアウト部材で別個に構成するとともに、サッシュのコーナー部分では、インナ部材をアウト部材から分離して円弧状に湾曲形成してあるので、車体パネ

4

ルの接合フランジに装着されるウェザーストリップの中空リップをインナ部材の膨出部に密着させることができ、車体側ウェザーストリップのコーナー部分を略直角に型成形を施すことを必要としないシール構造の採用が可能になる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明のサッシュ構造を示す斜視図で、図4の点線枠B内を示す図。

【図2】図1に示すA-A線による断面図。

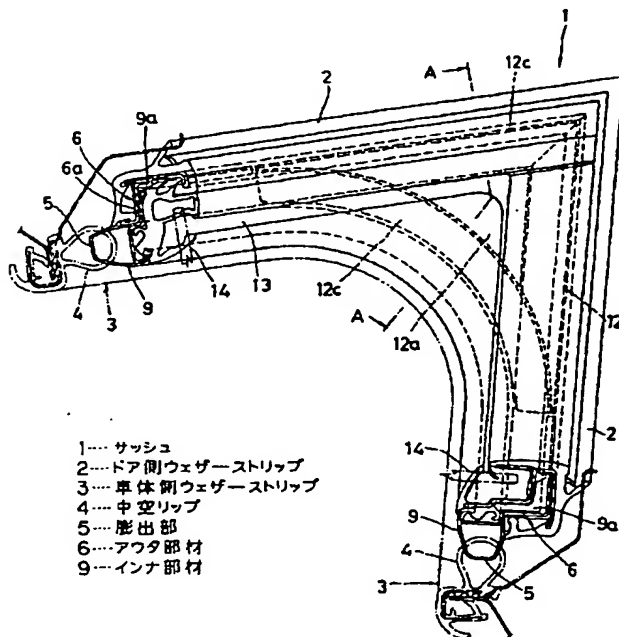
【図3】図1を裏側から見た図。

【図4】自動車の斜視図。

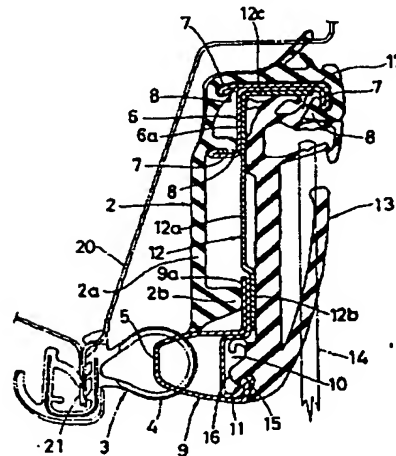
【符号の説明】

- 1…サッシュ
- 2…ドア側ウェザーストリップ
- 3…車体側ウェザーストリップ
- 4…中空リップ
- 5…膨出部
- 6…アウト部材
- 9…インナ部材

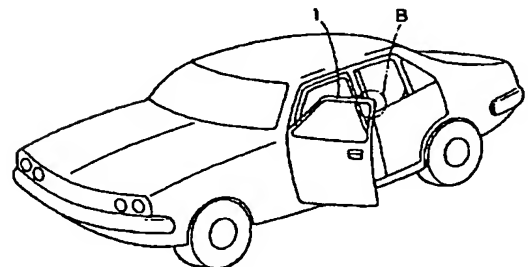
【図1】



【図2】



【図4】



【図3】

